

Програма розвитку велоінфраструктури м.Хмельницького на 2017-2025 роки

1. Загальні положення

В даний час місто Хмельницький перебуває під тиском з боку транспорту: вулиці міста заповнили приватні автомобілі, автобуси і тролейбуси, які простоюють у заторах; припарковані машини на тротуарах створюють незручності пішоходам, з року в рік зростає кількість дорожньо-транспортних пригод, значною проблемою стало забруднення повітря і збільшення викидів вуглекислого газу в атмосферу.

Одним з стратегічних напрямків вирішення цієї проблеми є розвиток велосипедного руху як повсякденного транспорту, покращення велосипедної інфраструктури та активна популяризація велосипеда як сучасного, екологічно чистого і справді європейського виду транспорту.

Створення велосипедної інфраструктури піднесе місто до європейських стандартів і дасть можливість зробити його зручним для мешканців, привабливим для туристів, зокрема з активним способом пересування.

Серед причин, які заважають розвитку велосипедного руху в місті Хмельницькому можна відмітити такі:

- небезпека перебування поряд з автомобілями;
- брудні дороги - як наслідок ризик забруднити одяг та взуття для тих велосипедистів, які ходять на роботу в діловому одязі;
- страх крадіжки велосипеда. Дана причина є дуже поширеною серед людей, які вже мають велосипеди, однак не використовують їх для робочих поїздок.
- відсутність місць для паркування велосипедів;
- відсутність велоінфраструктури, зокрема велосипедних доріжок та велосипедних смуг;
- відсутність розмітки на проїзній частині.

2. Мета та основні завдання Програми

Метою даної Програми є створення велосипедної інфраструктури, виконання ряду заходів для створення умов зручного та безпечного користування велосипедним транспортом, для збереження екологічної рівноваги, поліпшення якості життя мешканців та гостей міста Хмельницького, підвищення його привабливості, чарівності, комфортності.

Створення велосипедної інфраструктури у Хмельницькому дасть можливість розвивати місто відповідно до європейського зразка.

Програма покликана забезпечити потреби існуючих велосипедистів, стимулювати щоденне використання велосипеда мешканцями, які користуються ним не регулярно, або лише для організації відпочинку та популяризувати велосипедний транспорт ж такий.

Основними завданнями Програми є:

- розробка і включення мережі велосипедних доріжок до складу нової транспортної схеми, а також генерального плану міста Хмельницького.
- затвердження технічних норм (методичних засад) на проектування та маркування велосипедних доріжок у м. Хмельницькому.
- щорічне створення велодоріжок різних категорій, які будуть з'єднувати мікрорайони міста з його центральною частиною та між собою.
- створення велодоріжок у парках та рекреаційних зонах міста, з'єднуючи їх з загальною мережею велодоріжок.
- збільшення кількості велостоянок і велопортів з залученням приватного сектору та інвесторів (торгові центри, крамниці тощо).
- надання пріоритету велосипедам та пішоходам в центральній частині міста.

- проведення інформаційно-роз'яснювальної роботи серед населення, залучення до активного та здорового способу життя всіх мешканців міста, насамперед активного працездатного населення, збільшення частки велосипедного руху.

- залучення до створення велоінфраструктури навчальних закладів, закладів охорони здоров'я та інших установ.

- поєднання велосипедного руху з громадським транспортом шляхом створення та розміщення мережі пунктів для паркування та зберігання велосипедів (можливість залишити велосипед біля вокзалів, автостанцій, громадських, комунальних і державних закладів).

- розвиток мережі прокату велосипедів.

- популяризація міста Хмельницького, як привабливого для життя та відпочинку міста, поліпшення туристичного іміджу міста.

3. Проблеми та шляхи їхнього вирішення

Створення велосипедної інфраструктури у місті Хмельницькому розв'яже низку проблем щодо поліпшення екологічної ситуації, підвищення мобільності та туристичної привабливості міста, а також матиме позитивний економічний і політичний ефект, рекреаційну функцію.

3.1. Стан екології у місті

Викиди в атмосферу шкідливих продуктів згоряння, створення вібраційного навантаження на будівлі, створення надмірного запилення атмосфери, шумового забруднення безпосередньо впливає на здоров'я та життєдіяльність людей, туристичну привабливість міста, а також на порушення цілісності пам'яток архітектури, порушення природних умов навколишнього середовища, які прямо або опосередковано діють на екологічну ситуацію у місті. Вулиці з таким навантаженням мають перевищення гранично допустимої концентрації забруднення повітря у результаті функціонування автотранспорту, що багаторазово перевищує санітарні норми і становить значну небезпеку для населення.

Зменшення автомобільного руху та створення пішохідно-велосипедних зон у центральній частині міста дасть можливість вирішити нагальні екологічні і туристичні проблеми, сприятиме зниженню показників забруднення середовища до норм, прийнятних для життя та діяльності мешканців і гостей міста.

Завдяки створенню велосипедних доріжок покращиться якість життя мешканців міста, що є внеском у розвиток європейських цінностей суспільства: помітно зменшиться шумове та хімічне забруднення довкілля, створяться нові відпочинкові громадські місця, буде отримана значна економія часу велосипедистами на коротких та середніх відстанях, кращими стануть міські послуги для всієї громади.

3.2. Транспортна система у місті

В даний час близько третини дорослого населення Хмельницького пересувається містом власними автомобілями, у зв'язку з чим міська транспортна мережа є перенасиченою. Майже увесь простір на вулицях міста зайнятий автомобільним транспортом. При цьому спостерігається тенденція до зростання кількості автомобілів, що у свою чергу призведе до погіршення екологічної ситуації в центральній частині міста. Створення веломережі дасть змогу зменшити затори.

3.3. Економічний аспект

Розвиток веломобільності міста матиме також позитивний економічний ефект.

У найпростішому сенсі, видатки на велосипедну інфраструктуру компенсуються заощадженнями на автомобільну. Якщо взяти до уваги економію на утримання автомобілів, рівень окупності велосипедної інфраструктури складає щонайменше 4-5 раз. Щоб побудувати місце для паркування велосипеда, необхідно 5% коштів, потрібних на одне автомобільне паркомісце. Також велосипед збільшує конкурентоспроможність торговельних площ в центрі міста та в зоні пішої доступності.

Створення велосипедних доріжок у місті є можливим завдяки залученню інвестицій, європейських грантів, які спрямовані на збереження історичного та екологічного середовища, вдосконалення транспортної стратегії. Місто, яке дбає про збереження свого потенціалу, екологію та розвиток велосипедних шляхів на дорогах і у паркових зонах,

привабить значну частину туристів як з України так і з-за кордону.

Зменшення витрат на паливо, зменшення руйнування дорожньої мережі, економія простору доріг, а отже зменшення, у перспективі, вкладення коштів у міські дороги та можливість інвестицій у громадські потреби. Водночас, збільшаться фінансові заощадження мешканців. Окрім цього, створення велоінфраструктури у місті дасть поштовх розвитку інноваційному бізнесу. Відповідно, це створить додаткові робочі місця через збільшення мережі сервісного обслуговування, збільшення пунктів продажу та прокату інвентарю спортивного обладнання та одягу.

Крім того, велосипеди набагато менше руйнують дорожнє покриття, в порівнянні з автомобілями, а відтак, утримання та експлуатація велодоріжок є значно нижчою у порівнянні з автомобільними дорогами.

Розвиток велосипедного руху, разом з розвитком системи громадського транспорту може у перспективі зменшити кількість автомобільних поїздок, що в свою чергу призведе до зменшення витрат на утримання та обслуговування доріг.

3.4. Мобільність пересування мешканців

Мобільність є однією з основних потреб сучасної людини. Щодня подорожуючи, ми виконуємо суспільні обов'язки та діяльність. Дослідження показують, що часові витрати на транспорт у середньому постійні. Збільшення використання одного виду транспорту означає зменшення використання іншого. Швидкість пересування у місті ускладнюється численними заторами на дорогах як приватного так і громадського транспорту, що зменшує мобільність громадян. Мільйонними втратами обраховується на сьогодні час, витрачений у заторах.

Обмеження використання автомобіля стало необхідною умовою мобільності практично у всіх європейських країнах. На сьогоднішній день, велосипед розглядається так само позитивно, як і індивідуальна комунікація.

Внаслідок розвитку техніки велосипеди стають щоразу кращими та зручнішими засобами пересування - вони не забруднюють середовище, є безшумними та доступними. Велосипед, насамперед, є швидшим, ніж автомобіль на коротких міських дистанціях (до 3 км). У Європі 30 відсотків поїздок, які долаються автомобілем, є коротшими за 3 км, а 50 відсотків є коротшими за 5 км. В Хмельницькому середня відстань від центру до густозаселених мікрорайонів міста складає 3-5 км. Велосипед у цих випадках успішно замінює автомобіль, одночасно даючи можливість уникнути заторів і збільшити мобільність.

Велосипедний транспорт забезпечує найбільш передбачувану тривалість поїздки в умовах міста в порівнянні з автомобілями та громадським транспортом (за винятком транспортних засобів, які пересуваються за призначеними виключно для них шляхами, наприклад, метро). Велосипедисти можуть бути більш пунктуальними і витратити менше часу.

Велосипед не є єдиним вирішенням дорожніх проблем та довкілля у місті, проте досконало вписується у загальну політику покращення іміджу міста Хмельницького і дасть можливість збільшити мобільність мешканців. Поєднуючи заходи щодо велосипедів та громадської комунікації, влада міста, таким чином, ефективно сприятиме зменшенню використання автомобілів.

3.5. Туристична привабливість міста

На сьогоднішній день туристична привабливість міста Хмельницького є досить низькою. Проблема полягає у низькій якості міського середовища, особливо центральної частини, де розташовані основні об'єкти туристичних відвідувань, а також в утрудненому доступі до туристичних атракцій міста. Основною складовою, що негативно впливає на комфортне перебування мешканців та гостей міста, є незадовільний екологічний стан вулиць міста. Пересування великої кількості транспорту у зоні екскурсійного обслуговування негативно впливає на якість туристичних послуг, самопочуття відвідувачів.

Елементи доступності для туристів з активним способом пересування у місті практично відсутні, у тому числі як марковані туристичні шляхи, так і спеціально спроектовані велосипедно-пішохідні комунікації, пункти сервісу, інформаційного забезпечення туристів.

Зовнішня комунікаційна доступність може бути забезпечена маркуванням туристичних шляхів околиць і відпочинкових зон, як складових місцевої мережі. Таке забезпечення

дозволяє створювати туристичний продукт високої якості та очікувати на збільшення кількості вітчизняних та зарубіжних туристів.

Внутрішня комунікаційна доступність може бути забезпечена створенням мережі велосипедних та пішохідних доріжок у межах міста та належного інформаційного забезпечення туристів на них, а також достатньо розгалуженої системи сервісних пунктів місць паркування та зберігання засобів для активного туризму.

4. Основні принципи реалізації завдань Програми

Створення умов для розвитку велоінфраструктури є засобом для формування сталої транспортної системи Хмельницького і екологічно чистого, доступного, комфортного і безпечного міського простору для всіх його користувачів.

При реалізації завдань щодо розвитку велосипедного руху в місті Хмельницькому необхідно дотримуватись таких принципів:

4.1. Комплексність.

Суть даного принципу полягає в тому, що розвиток велосипедної мережі повинен проводитися в комплексі зміни загальної транспортної інфраструктури міста та впровадження нової концепції дорожнього руху. Зокрема, якщо в місті Хмельницькому не відбудеться змін у системі паркування автомобілів (облаштування підземних паркінгів, евакуація автомобілів і великі штрафи за паркування у невідведених місцях, тощо), то велосипедні доріжки стануть найзручнішим безкоштовним місцем для паркування автомобілів.

Розвиток велосипедної мережі та громадського транспорту повинен проводитися паралельно і доповнювати один одного. Маршрути, які є занадто довгими для велосипеда повинні покриватися громадським транспортом, який повинен вигравати у автомобілів за рахунок передбачуваності та швидкості. Досягнути цього можна створюючи окремі виділені смуги впродовж усього маршруту транспортного засобу. В свою чергу велосипед може бути ефективним доповненням системи громадського транспорту, підвищуючи мобільність окремих мешканців.

4.2. Рівноправність усіх учасників руху.

В основі Програми лежить принцип рівноправності всіх учасників дорожнього руху в громадському просторі міста: пішоходів, велосипедистів, громадського транспорту і приватних автомобілів. Програма сприятиме вирівнюванню деформації транспортної системи Хмельницького, яка у нинішній час забезпечує перевагу приватному автотранспорту.

4.3. Безпека.

Безпека є базовою вимогою і повинна бути визначальним чинником. Велосипедисти не становлять майже ніякої загрози для інших учасників руху, натомість самі вони є, та почувають себе вразливими, коли рухаються в одному просторі з моторним транспортом. Для забезпечення безпеки велосипедистів реалізацію проекту слід розпочинати на пішохідних зонах. Підвищити безпеку велосипедистів також дозволять такі заходи:

- зменшення інтенсивності транспорту і зниження (обмеження) швидкості руху;
- розділення велосипедистів та автомобілістів в часі та просторі;
- проведення роз'яснювальної роботи серед водіїв.

4.4. Комфортність.

Даний принцип передбачає створення зручних умов для учасників велосипедного руху, приємності і безтурботності під час користування велосипедом. Зокрема, при проектуванні велосипедних доріжок мають бути враховані найбільш швидкі маршрути, які унеможливають часті зупинки та перешкоди під час руху. Комфортність пересування має також забезпечуватися якісним покриттям велосипедних доріжок, зручністю паркування велосипедів.

Реалізація Програми передбачає стимулювання росту попиту населення на велоінфраструктуру, що у свою чергу відобразиться на підтримці суспільства щодо виділення коштів на впровадження велоінфраструктури. Для цього, перш за все, необхідно розширити сферу використання велосипеда - від рекреаційного до транспортного. Зростання

кількості велосипедів на вулицях міста має стати нормою. Перш за все, необхідно провести своєрідну «легалізацію» велосипедистів на вулицях міста, адже сьогодні вони скрізь відчуваються «чужими»: на тротуарі заважають пішоходам, а проїжджа частина, яка по своїй структурі призначена для руху автомобілів, є для них небезпечною та незручною.

Тому, навіть символічне визнання та визначення місця руху велосипедистів буде мати значний психологічний ефект: демонстрація поваги до велосипедистів, визнання законності його присутності на дорогах, рівності прав з іншими учасниками руху. Впровадження таких заходів не потребуватиме будівництва нових велосипедних доріжок, а витрати на такі заходи будуть мінімальними.

Наступним кроком має стати прокладання велодоріжок на території парку ім.Чекмана та вздовж річки Південний Буг, з подальшою інтеграцією їх у загальноміську мережу. Прокладання загальноміської мережі велодоріжок слід проводити на основі досвіду європейських країн, в основі ідеологічної традиційної схеми велодоріжок яких лежить організація велотранспортного кільця довкола історичного центра та сполучення цього кільця з густозаселеними районами міста та передмістями. Розвиток велосипедної інфраструктури в новозбудованих мікрорайонах. Зокрема, при розбудові мікрорайону Озерна передбачити будівництво велодоріжок по вул.Січових Стрільців (від вул.Устима Кармелюка до вул.Старокостянтинівське шосе).

Для досягнення ефекту, місце, яке виділяється велосипедистам, повинно бути комфортним та зручним, тому існуюча дорожня інфраструктура повинна бути змінена. Враховуючи обмеженість фінансових ресурсів, цього можна досягти шляхом:

- пониження поребриків;
- ліквідації або зміщення місць стоянок автомобільного транспорту (включаючи зміну способу поставлення автомобілів на стоянку);
- розміщення подвійної доріжки на тротуарі з однієї сторони вулиці;
- огороження доріжок зеленими насадженнями.

5. Очікувані результати реалізації Програми

- 5.1. Покращення екологічної ситуації у місті.
- 5.2. Поліпшення якості життя мешканців міста.
- 5.3. Збільшення залучення інвестицій у місто.
- 5.4. Залучення значної частини населення, зокрема молоді, до ведення здорового способу життя.
- 5.5. Створення додаткових занять для дітей та молоді, змістовне дозвілля.
- 5.6. Запровадження традиційного сімейного активного відпочинку.
- 5.7. Створення додаткових робочих місць.
- 5.8. Підвищення туристичної привабливості міста

6. Фінансове забезпечення реалізації Програми

Джерелами фінансування заходів Програми є:

- кошти міського бюджету;
- можливі надходження до бюджету міста з Держбюджету в рамках реалізації державних заходів щодо розвитку галузі в Україні;
- кошти, що надходять від програм різних міжнародних організацій і фондів (у т.ч., гранти);
- власні кошти учасників заходів;
- інші джерела не заборонені чинним законодавством України.

Секретар міської ради

М.Кривак

Начальник управління ЖКГ

В.Новачок

Паспорт Програми

1	Дата, номер і назва розпорядчого документа на підставі якого здійснено розробку Програми	Закон України «Про дорожній рух», Постанова КМУ від 10.10.2001р. №1306 «Про правила дорожнього руху», розпорядження КМУ від 20.10.2010р. №2174-р «Про схвалення транспортної стратегії України на період до 2020 року»
2	Ініціатор розроблення Програми	Громадська організація «Критична маса»
3	Розробник Програми	Громадська організація «Критична маса», управління житлово-комунального господарства Хмельницької міської ради, відділ енергоменеджменту Хмельницької міської ради, управління транспорту та зв'язку Хмельницької міської ради
4	Співрозробники Програми	Робоча група зі створення концепції розвитку велоінфраструктури міста Хмельницького, управління житлово-комунального господарства Хмельницької міської ради, відділ енергоменеджменту Хмельницької міської ради, управління транспорту та зв'язку Хмельницької міської ради
5	Мета Програми	Забезпечування комфорту і зручність пересування на велосипеді дорогами міста, сприяння розвитку велосипедного руху, створення мережі велосипедних доріжок, смуг і парковок та облаштування відповідної велосипедної інфраструктури в цілому
6	Термін реалізації Програми	2017-2025 роки
7	Головний розпорядник коштів	Управління житлово-комунального господарства
8	Джерела фінансування	- кошти місцевого бюджету; - можливі надходження до бюджету міста з Держбюджету в рамках реалізації державних заходів щодо розвитку галузі в Україні; - кошти, що надходять від програм різних міжнародних організацій і фондів (у т.ч., гранти); - власні кошти учасників заходів та інші джерела, не заборонені чинним законодавством
9	Загальний обсяг фінансових ресурсів, необхідних для реалізації Програми, всього	83 140 000,00 гривень

Маршрути будівництва окремих велосипедних доріжок

Будівництво окремих велодоріжок	Довжина (м)	Ширина (м)	Площа покриття (м2)	Орієнтовна вартість (тис.грн)	Примітка
парк ім.Чекмана (від станції прокату катамаранів до вул.Курчатова)	800	2,5	2 000	1 500,00	Потрібно робити в комплексі із тротуарами. По маршруту велодоріжки необхідно буде реконструювати 2 містка через водовідвідні канали р.Плоскої, що розміщені в парку ім.Чекмана
вул.Курчатова (від парку ім.Чекмана до вул.Західно-Окружної)	950	2,5	2 375	1 200,00	Двостороння, з "парної" сторони. Потрібно робити в комплексі із тротуарами. По маршруту велодоріжки є перешкоди у вигляді МАФів в районі зуп. "вул.Олімпійська"
вул.Прибузька (від вул.Кам'янецької до вул.Свободи)	3 100	2,5	7 750	4 500,00	Двостороння, з "парної" сторони. Потрібно робити в комплексі із тротуарами. Реалізація проекту у 3 черги
Пр.Миру (від вул.С.Бандери до вул.Трудової)	3 200	3 (2 доріжки по 1,5 м)	9 600	6 000,00	Потрібно робити в комплексі із тротуарами. По маршруту велодоріжки є перешкоди у вигляді МАФів в районі зупинок громадського транспорту та білбордів по всій довжині маршруту. Реалізація проекту у 4 черги
вул.Трудова (від вул.Прибузької до вул.Заводської)	360	3 (2 доріжки по 1,5 м)	1 080	600,00	Потрібно робити в комплексі із тротуарами
вул.Чорновола (від вул.Трудової до вул.Майборського)	3 500	3 (2 доріжки по 1,5 м)	10 500	5 800,00	Потрібно робити в комплексі із тротуарами. Реалізація

					проекту у 4 черги
вул. Старокостянтинівське шосе (від пр. Миру до вул. Шевченка)	1 900	3 (2 доріжки по 1,5 м)	5 700	4 000,00	Потрібно робити в комплексі із тротуарами. Велодоріжка (велосмуга) буде проходити по мосту через р. Південний Буг. Реалізація проекту у 3 черги
вул. Інститутська (від вул. Кам'янецької до вул. Молодіжної)	1 100	3 (2 доріжки по 1,5 м)	3 300	2 200,00	Потрібно робити в комплексі із тротуаром. Реалізація проекту у 2 черги
вул. Сковороди (від вул. Купріна до вул. Толстого)	1 100	2,5	2 750	1 500,00	Двостороння, з "непарної" сторони. Потрібно робити в комплексі із тротуаром
вул. Кам'янецька (від Купріна до вул. Інститутської)	250	2,5	625	400,00	Двостороння, з "непарної" сторони. Потрібно робити в комплексі із тротуаром
вул. Толстого (від вул. Сковороди до вул. Грушевського)	600	3 (2 доріжки по 1,5 м)	1 800	1 200,00	Можлива реалізація проекту з використанням велосмуг, що здешевить вартість проекту
вул. Панаса Мирного (від пр. Миру до вул. Степана Бандери)	2 450	3 (2 доріжки по 1,5 м)	7 350	4 500,00	Потрібно робити в комплексі із тротуарами
вул. Львівське шосе (від вул. Тернопільської до вул. Толстого)	2 200	3 (2 доріжки по 1,5 м)	6 600	4 000,00	Потрібно робити в комплексі із тротуарами. По маршруту велодоріжки є перешкоди у вигляді МАФів в районі речового ринку. Реалізація проекту у 3 черги
вул. Толстого (від вул. Львівське шосе до вул. Сковороди)	700	3 (2 доріжки по 1,5 м)	2 100	1 500,00	Потрібно робити в комплексі із тротуарами
Рекреаційна велодоріжка навколо річки Південний Буг (від станції прокату "Аврора" по вул. Північній, вул. Західно-Окружній, вздовж річки до вул. Нижньої Берегової, через парк "Молодіжний")	4 400	2,5	11 000	7 500,00	Потрібно робити в комплексі із тротуарами, пішохідними доріжками та дорогою по вул. Північній. Дана велодоріжка буде мати актуальність за умови створення та

до вул.С.Бандери)					впорядкування паркової зони вздовж річки Південний Буг від парку "Молодіжний" до вул.Західно-Окружної. Реалізація проекту у 5 черг або ж у комплексі із проектом облаштування паркової зони
Рекреаційна велодоріжка вздовж річки Південний Буг (від вул.С.Бандери зі сторони вул.Зарічанської до вул.Трудової)	3 300	2,5	8 250	6 000,00	Дана велодоріжка буде мати актуальність за умови створення та впорядкування паркової зони вздовж річки Південний Буг від вул.Степана Бандери до вул.Трудової. Реалізація проекту у 4 черги або ж у комплексі із проектом облаштування паркової зони
Автовокзал - вул.Трудова (від пр.Миру до вул.Прибузької)	1 500	3 (2 доріжки по 1,5 м)	4 500	3 000,00	Потрібно робити в комплексі із тротуарами. По маршруту велодоріжки є перешкоди у вигляді МАФів в районі авторинку. Реалізація проекту у 2 черги
вул.Проскурівська (від вул.Володимирської до Залізничного вокзалу)	1 850	3 (2 доріжки по 1,5 м)	5 550	3 000,00	Потрібно робити в комплексі із тротуарами
вул.Купріна (від вул.Кам'янецької до вул.Красовського)	2 150	3 (2 доріжки по 1,5 м)	6 450	4 500,00	Потрібно робити в комплексі із тротуарами. Реалізація проекту у 3 черги
вул.Красовського (від вул.Купріна до вул.Чорновола)	1 650	3 (2 доріжки по 1,5 м)	4 950	3 000,00	Потрібно робити в комплексі із тротуарами. Реалізація проекту у 2 черги
вул.Франка (від вул.Шевченка до вул.Ранкової)	2 000	3 (2 доріжки по 1,5 м)	6 000	4 000,00	Потрібно робити в комплексі із тротуарами. Реалізація проекту у 3 черги
вул.Ранкова (від вул.Франка до вул.Купріна)	380	3 (2 доріжки по 1,5 м)	1 140	750,00	Потрібно робити в комплексі із тротуарами

вул.Козацька (від вул.Купріна до вул.Юхима Сіцинського)	1 050	3 (2 доріжки по 1,5 м)	3 150	2 200,00	Потрібно робити в комплексі із тротуарами. Реалізація проекту у 2 черги
вул.Тернопільська (від вул.Львівське шосе до вул.Кам'янецької)	2 100	3 (2 доріжки по 1,5 м)	6 300	4 500,00	Потрібно робити в комплексі із тротуарами. Реалізація проекту у 3 черги
парк ім.Чекмана (вздовж вул.Проскурівського Підпілля від вул.Олімпійської до вул.3-ої Нової)	1 350	2,5	3 375	2 500,00	Потрібно робити в комплексі із пішохідними доріжками. Реалізація проекту у 2 черги
вул.Проскурівського Підпілля (від вул.3-ої Нової до вул.Кам'янецької)	700	3 (2 доріжки по 1,5 м)	2 100	1 500,00	Потрібно робити в комплексі із тротуарами
Всього:	89 280			81 350,00	

Маршрути велосипедних доріжок, які будуть створюватись разом із реконструкцією чи будівництвом нових доріг в місті Хмельницькому

Спільно з кап.ремонтom, реконструкцією чи будівництвом нових доріг	Довжина (м)	Ширина (м)	Площа покриття (м²)	Примітка
вул.Свободи (від Пр.Миру до вул.Прибузької)	2 800	3 (2 доріжки по 1,5 м)	8400	Проект на капітальний ремонт вул.Свободи. Реалізація проекту у 2 черги
вул.Степана Бандери (від вул.Озерної до Пр.Миру)	900	3 (2 доріжки по 1,5 м)	2700	Проект ремонту тротуарів
вул.Пушкіна (від вул.Кам'янецької до вул.Франка)	1 250	2,5	3125	Майбутній проект розширення вулиці та облаштування тротуарів
вул.Січових Стрільців (від вул.Устима Кармелюка до вул.Старокостянтинівське шосе)	640	3 (2 доріжки по 1,5 м)	1 920	Будівництво нової дороги по вул.Січових Стрільців
Всього:	11 180			

Маршрути, на яких здійснюватиметься розмітка велосипедних смуг

Розмітка велосмуг	Довжина (м)	Ширина (м)	Площа покриття (м²)	Орієнтовна вартість (тис.грн)	Примітка
вул.Соборна (від вул.Подільської до Майдану Незалежності)	750	1		75,00	Контр-смуга. Для реалізації цього проекту необхідно заборонити зупинку автотранспорту з "парної" сторони вулиці. Альтернативний варіант - велосмуга по тротуару
вул.Грушевського (від вул.Прибузької до вул.Толстого)	1 550	1		155,00	Контр-смуга. Для реалізації цього проекту необхідно заборонити зупинку автотранспорту з "парної" сторони вулиці
вул.Козацька (від вул.Юхима Сіцінського до вул.Толстого)	600	1		60,00	Велосмуга на ділянці дороги із одностороннім рухом
вул.Юхима Сіцінського (від вул.Франка до вул.Козацької)	400	1		40,00	
Всього:	3 300			330,00	

Основні заходи щодо забезпечення виконання Програми

№	Перелік заходів Програми	Виконавці	Джерела фінансування	Термін виконання	Прогнозований обсяг фінансових ресурсів для виконання завдань (тис.грн)	Примітка
1.	Будівництво велосипедних доріжок (в т.ч. пониження бордюрних каменів, встановлення обмежувачів руху)	Управління житлово-комунального господарства Хмельницької міської ради	- кошти міського бюджету; - інші джерела не заборонені чинним законодавством України	2017-2025	81 350,00 -	Повний комплекс робіт з проектування та будівництва велосипедних доріжок (виготовлення проектно-кошторисної документації, будівництво велодоріжок з асфальтовим покриттям або з вібропресованої бетонної плитки; пониження бортового каменю; встановлення обмежувачів руху, дорожніх знаків, розмітки)
2.	Облаштування велосипедних смуг	Управління житлово-комунального господарства Хмельницької міської ради	- кошти міського бюджету; - інші джерела не заборонені чинним законодавством України	2017-2025	330,00 -	Виготовлення планів організації дорожнього руху, розмітка велосмуг, встановлення дорожніх знаків
3.	Встановлення інформаційних стендів (30 штук)	Хмельницьке міське комунальне підприємство «Хмельницьк-інфоцентр»	- кошти міського бюджету; - інші джерела не заборонені чинним законодавством	2017-2025	300,00 -	Стенди із інформацією про напрямки руху для велосипедистів, розташування важливих об'єктів в місті, загальною мережею

			України			велодоріжок та об'єктів велоінфраструктури
4.	Встановлення велопарковок (100 штук на 1000 паркомісць загалом)	Управління житлово-комунального господарства Хмельницької міської ради, управління транспорту та зв'язку Хмельницької міської ради, департамент освіти та науки Хмельницької міської ради	- кошти міського бюджету; - інші джерела не заборонені чинним Законодавством України	2017-2025	1 000,00 -	Різноманітні велопарковки, розраховані на 3-20 паркомісць. Пріоритетні місця встановлення - навчальні заклади, державні та муніципальні установи, заклади охорони здоров'я соціально важливі об'єкти тощо.
5.	Встановлення велостійок (100 штук на 200 паркомісць загалом)	Управління житлово-комунального господарства Хмельницької міської ради, управління транспорту та зв'язку Хмельницької міської ради	- кошти міського бюджету; - інші джерела не заборонені чинним законодавством України	2017-2025	60,00 -	Різноманітні металеві конструкції для паркування одного чи двох велосипедів.
6.	Облаштування велопарковки тривалого зберігання (1 штука на 100 паркомісць)	Управління житлово-комунального господарства Хмельницької міської ради, приватні підприємства, фізичні особи-підприємці	- кошти міського бюджету; - інші джерела не заборонені чинним законодавством України	2017-2020	100,00 -	Перехоплююча паркова для довготривалого зберігання велосипедів біля залізничного вокзалу. Можливе залучення приватних інвестицій.
7.	Здійснення популяризації велоруку і брендінг велосипеду як засобу пересування	Управління транспорту та зв'язку Хмельницької міської ради, департамент освіти та науки Хмельницької міської ради, громадська організація «Критична маса»	Не потребує фінансування	2017-2025	-	Діяльність ГО «Критична Маса» та інших організацій, які зацікавлені у популяризації велоруку в місті та в країні в цілому.
8.	Впровадження	Управління	Не потребує	2017-2025	-	Дії, направлені на

	вивчення Правил Дорожнього Руху (далі ПДР), технічних особливостей користування, майстерності керування велосипедом у школах та на спеціальних курсах	транспорту та зв'язку Хмельницької міської ради, департамент освіти та науки Хмельницької міської ради	фінансування			вивчення та поглиблення знань ПДР та практичного поводження велосипедиста на дорогах та велодоріжках задля зменшення кількості ДТП та покращення культури водіїв як моторизованих транспортних засобів, так і велосипедистів
9.	Забезпечення влаштування місць для зберігання велосипедів у новобудовах та облаштування таких місць на існуючих прибудинкових територіях	Об'єднання співвласників багатоповерхових будинків, управління житлово-комунального господарства Хмельницької міської ради	Не потребує фінансування	2017-2025		Узгодження місць встановлення велопарковок або облаштування приміщень для тривалого та безпечного зберігання велосипедів мешканців будинків
	Всього:				83 140,00	